

LOK MOTIVE

 technisches
museumwien





LOK MOTIVE

Herausgegeben von: Ursula Dorfner, Valentina Ljubić, Wolfgang Tobisch, Gabriele Zuna-Kratky

INHALT

05	Vorwort	56	Dampflokomotive Ajax Steckbrief Reinigen, Festigen, Reduzieren Dokumentation einer restaurato- rischen Arbeit Querschliiff – Ein Blick unter die Oberfläche Definition einer Analyse-methode zur Feststellung des Schichtauf- baus auf Oberflächen	124	Stadtbahnwagen C ^u 9424 Steckbrief C ^u 9424 – Eine Rekonstruktion Vom Original zum Ausstellungs- objekt: Konservierung, Rekonstruktion oder Konstruktion
06	Prolog			144	Elektrolokomotive 1060.001 Steckbrief Gefahr Asbest Verwendung und Sanierung von Asbest bei Lokomotiven
08	Die frühe Eisenbahnreise: Geschwindigkeitsrausch – Wahrnehmung – Angstlust und Aneignung	80	Dampflokomotive Steinbrück Steckbrief ... es hat uns sehr gefreut!	158	Zur Restaurierung von Schienen- fahrzeugen im Technischen Museum Wien. Ein Epilog
16	129 Jahre Über die Produktion von Lokomotiven und Wagen in Österreich	94	Hofsalonwagen Hz 0011 Steckbrief Feine Tücher für die Kaiserin	163	Wussten Sie, dass...
24	Wie man ein rohes Ei transportiert	110	Dampflokomotive 1.20 Schnittlok Steckbrief Aufgeschnitten – und sie bewegt sich doch!		
28	Pferdeeisenbahnwagen Hannibal Eine Antike der Eisenbahn Der Waggon Hannibal als Relikt der Pferdeeisenbahn				
40	Sommerwagen B10 Steckbrief Die Sehnsucht nach frischer Luft Sommerfrische und Eisenbahn				

VORWORT

Die Ankündigung, ein Buch über Lokomotiven zu machen, weckt zahlreiche Vorstellungen, die wohl nicht alle eingelöst werden können. Manch Eisenbahn-Kenner hat den Wunsch, dass jede originale Schraube einer Dampflokomotive beschrieben ist, Historiker wiederum erwarten sich eine wissenschaftliche Darstellung, die das System »Eisenbahn« berücksichtigt. Die einen wollen alle jemals gemachten Bilder der Lok, von denen das Buch handelt, finden – ein Wunsch, der bei der Fotoleidenschaft mancher Eisenbahnfreunde unmöglich erscheint –, andere wollen Konstruktionszeichnungen und sonstiges Archivmaterial studieren, das bisher versperrt und unzugänglich gewesen ist. Was also soll dieses Buch? Was kann einen Leser bei der Fülle an Publikationen über die Eisenbahn noch faszinieren?

Die Eisenbahn ist Leidenschaft, die unterschiedlichste Männer – und manchmal auch Frauen – packt und oft nicht mehr loslässt. Das Spielen mit der Eisenbahn ist keine ausschließliche Angelegenheit von Kindern. Die Menschen, die bei der Eisenbahn arbeiten, haben ein nach außen gekehrtes Selbstbewusstsein, das sich so manch andere Berufssparte von ihren Mitarbeitern wünschen würde, und häufig kommt eine Lebensgemeinschaft aufgrund dieser Leidenschaft an die Grenzen ihrer Belastbarkeit. Betroffen sind Menschen, die irgendwann in ihrem Leben einmal mit Lokomotiven und Waggonen – meist dunkle und dampfende Maschinen, die seit über 150 Jahren das Bild unserer Umwelt prägen – in Berührung kamen. So war es auch bei einigen Kollegen und Kolleginnen im Technischen Museum, als 2005 beschlossen wurde, die Eisenbahnsammlung wieder in Wien zu zeigen. Nach kurzer Zeit war es selbstverständlich, wer mit »Ajax« gemeint war, wie viele Tonnen die »1060.001« hatte und dass das »Südbahnstanzel« keine originelle Eissorte ist. Mit diesen neuen Sprachkenntnissen fanden die Museumsmitarbeiter mit den Fachleuten der Eisenbahnszene schnell eine gemeinsame Ebene – schwieriger zu vermitteln war die andere Zugangsweise.

Rund sechzig Personen waren für die museumsadäquate Restaurierung, Konservierung und teilweise Rekonstruktion von rund tausend Tonnen Eisenbahn verantwortlich.

Es wurden neben dem Arbeiten mit überdimensionalen Schraubenschlüsseln, den Montagen mit Zehn-Tonnen-Kränen und dem Ausachsen dieser Schwerobjekte auch Lackschollen gefestigt, Fehlstellen retuschiert, Isolierungen aus Asbest behandelt, Schrauben gebürstet und Farbanalysen erstellt. Ziel dieser Arbeiten war nie, dass die Exponate wieder mit viel Lärm und Dampf durch die Landschaft fahren. Hinsichtlich dieser Zugangsweise forderten enthusiastische Eisenbahner, für die eine betriebsfähige Lokomotive oberstes Ziel ist, vom Museum eine Erklärung. Anfängliche Verwunderung wandelte sich aber im Laufe der Zeit in ein Respektieren der unterschiedlichen Sichtweisen – denn eines war immer klar:

Das Fachwissen der Eisenbahner war für die RestauratorInnen notwendige Hilfe, um die richtigen Entscheidungen bezüglich der Exponate treffen zu können. Diese gelungene Kooperation zwischen Museumsmitarbeitern, RestauratorInnen und Eisenbahnfreunden bestärkte die HerausgeberInnen, dieses Buch zu schreiben, in dem acht Großobjekte der Eisenbahnsammlung, die alle heute im Technischen Museum Wien ausgestellt sind, aus restauratorischer und historischer Sicht beschrieben werden. Wir wollen exemplarisch vermitteln, was bei der Restaurierung der Lokomotiven und Wagen als museale Objekte passierte, welche Entscheidungen getroffen werden mussten und wie gearbeitet wurde. Zahlreiche Bilder, historische Fakten und ergänzende Essays veranschaulichen die einzelnen Schwerpunkte.

Wir möchten uns mit diesem Buch aber auch bei allen bedanken, die über zwei Jahre lang in der letzten Langhalle des ehemaligen Wiener Nordbahnhofes und in den Depots des Technischen Museums gemeinsam an diesen Großexponaten gearbeitet haben. Besonderer Dank gebührt der Leiterin der Restaurierung Valentina Ljubić und ihrem Mitarbeiter Friedrich Weixelbaumer, die die Grundlage dafür geschaffen haben, dass die »Ajax«, die »Steinbrück«, der Wiener Stadtbahnwagen »C^u 9424«, die »Schnittlok« und die »1060.001« in einem neuen Erscheinungsbild für viele Jahre im Museum präsentiert werden können.

Gabriele Zuna-Kratky / Wolfgang Tobisch, Wien, November 2008

PROLOG

Manche Dinge sind so groß, dass sie sich unserer Wahrnehmung entziehen – eines davon ist die Eisenbahn. Diese um die Mitte des 19. Jahrhunderts erstmals auftauchenden gigantischen Maschinen müssen damals auf die Menschen einerseits Angst einflößend gewirkt haben, andererseits faszinierten sie.

»Auf der eisernen Straße heran kam ein kohlschwarzes Wesen. Es schien anfangs stillzustehen, wurde aber immer größer und nahte mit mächtigem Schnauben und Pfustern und stieß aus dem Rachen gewaltigen Dampf aus. Und hinterher – ‚Kreuz Gottes!‘ rief mein Pate, ‚da hängen ja ganze Häuser dran!‘ Und wahrhaftig, wenn wir sonst gedacht hatten, an das Lokomotiv wären ein paar Steirerwäglein gespannt, auf denen die Reisenden sitzen konnten, so sahen wir nun einen ganzen Marktflecken mit vielen Fenstern heranrollen, und zu den Fenstern schauten lebendige Menschenköpfe heraus, und schrecklich schnell ging’s, und ein solches Brausen war, daß einem der Verstand stillstand. Das bringt kein Herrgott mehr zum Stehen! fiel’s mir noch ein. Da hub der Pate die beiden Hände empor und rief mit verzweifelter Stimme: ‚Jessas, Jessas, jetzt fahren sie richtig ins Loch!‘ Und schon war das Ungeheuer mit seinen hundert Rädern in der Tiefe; die Rückseite des letzten Wagens schrumpfte zusammen, nur ein Lichtlein davon sah man noch eine Weile, dann war alles verschwunden, bloß der Boden dröhnte, und aus dem Loch stieg der Rauch. Mein Pate wischte sich mit dem Ärmel den Schweiß vom Angesicht und starrte in den Tunnel. Dann sah er mich an und fragte: ‚Hast du’s auch gesehen, Bub?‘ ‚Ich hab’s auch gesehen.‘ ‚Nachher kann’s keine Blenderei gewesen sein‘, murmelte der Jochem.«¹

Eine ähnliche Spannung zwischen Respekt und Faszination verspürt man, wenn man vor der Aufgabe steht, diese über 150 Jahre alten Lokomotiven zu restaurieren. Keine leichte Aufgabe, wenn man bedenkt, wie viele Kilometer diese Fahrzeuge schon gefahren sind und welche Veränderungen sie im Laufe ihrer Dienstzeit durchgemacht haben. Zahlreiche verschiedene Farbfassungen, technische Umbauten, neue Kesselrohre, Lager und Armaturen sowie korrodierte Oberflächen erschweren eine Festlegung des Endzustandes zwischen Original und historischer Veränderung. Dazu kommt die Größe, schwere Teile mit hunderten Kilos, die man nur mittels Kran, Achsssenke, Hebeböcken oder anderem Spezialwerkzeug bewegen, zerlegen und wieder zusammenbauen kann. Was für Lokomotivenmechaniker und Eisenbahnliebhaber eine Selbstverständlichkeit ist, stellt für MuseumsrestauratorInnen eine neue Herausforderung dar.

Das Technische Museum Wien hat im Frühjahr 2005 beschlossen, die wertvolle Eisenbahnsammlung wieder einer breiteren Öffentlichkeit zu zeigen.² Damit verbunden waren aufwändige Restaurierungsarbeiten an Lokomotiven und Waggonen, die sowohl Fachwissen von Eisenbahnern als auch von RestauratorInnen verlangten. Die vorerst spärlichen Kontakte zwischen diesen zwei Welten – den Männern, die wissen, was Sache ist, und den RestauratorInnen, die normalerweise in der Museumswerkstatt möglichst schonend Objekte behandeln – haben sich im Laufe der Zeit zu einem intensiven Austausch und einer exzellenten Zusammenarbeit entwickelt.

Nach einem spektakulären Transport in die Langhalle auf dem Gelände des Wiener Nordbahnhofes³ wurden ab Herbst 2006 acht Lokomotiven, drei Tender und vier Waggonen aus dem Eisenbahnbestand des Technischen Museums Wien einer fachgerechten Konservierung und Restaurierung unterzogen. Dazu kamen noch sechs mittelgroße Objekte: zwei Draisinen, eine Tramway, ein Waggon der Grazer Schlossbergbahn, ein offener Motorwagen – eine Ausstellungsbahn im Wiener Prater – sowie eine Feldbahnlokomotive aus dem Rehabilitationszentrum Steinhof, die in einem Außendepot des Museums in Floridsdorf untergebracht und für die museale Präsentation vorbereitet wurden.

Am Beginn standen umfangreiche Recherchen über die Geschichte der Objekte, um festzulegen, welcher Zustand in der Genese der Lokomotive als Endergebnis zu sehen sein soll. Aufwändige Archivarbeit, zahlreiche Gespräche zwischen RestauratorInnen und Eisenbahnexperten und naturwissenschaftliche Untersuchungen ergaben schlussendlich für jedes Objekt detaillierte Unterlagen, die als Grundlage für die Ausschreibung der Konservierungs- und Restaurierungsarbeiten dienten. An über zwanzig Großobjekten waren rund sechzig RestauratorInnen beschäftigt. Mit diesem Großprojekt soll einerseits auf die Wichtigkeit der Erhaltung von technischem Kulturgut hingewiesen, andererseits ein Zeichen für das 100-Jahr-Jubiläum des Technischen Museums Wien im Jahr 2009 gesetzt werden.

Zwei Jahre lang dauerten die Arbeiten in der Langhalle und im Depot Floridsdorf. Sie waren geprägt von Euphorie über die Fertigstellung von schwierigen Detailaufgaben und Verzweiflung über unvorhersehbare Schwierigkeiten. Es gab Angstgefühle, es doch nicht zeitgerecht zu schaffen, genauso wie Freudentänze, wenn etwas entdeckt wurde, das neue Erkenntnisse lieferte. Über all dem aber stand eine Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnern – sowohl Fachleuten der Österreichischen Bundesbahn als auch Liebhabern – und RestauratorInnen, die dieses Restaurierungsvorhaben erst ermöglichte. In einer gemeinsamen Annäherung konnte anfangs vorhandenes Unverständnis den anderen gegenüber immer in ein für das Exponat bestes Ergebnis umgewandelt werden.

Diese Publikation wirft den Blick auf einen Teil der Restaurierarbeiten und präsentiert acht wichtige Objekte der österreichischen Eisenbahngeschichte mit ihren technischen und historischen Besonderheiten. Immer steht ein anderer, gezielt gesetzter Schwerpunkt der restauratorischen Maßnahmen an den Lokomotiven und Wagen im Mittelpunkt der Darstellung. So wird u. a. das Thema Konservierung an der ältesten erhaltenen Dampflokomotive unseres Kontinents, der »Ajax«, dargestellt, und die »Schnittlok« k.k.St.B. 1.20 steht für ein speziell für das Museum adaptiertes Vorführmodell.

werden beim Wiener Stadtbahnwagen C^U 9424 erläutert. Diese Themen zur Restaurierung werden ergänzt durch Kapitel über das »Reisen in der frühen Zeit der Eisenbahn«, die »Produktion dieser gewaltigen Maschinen« und durch einen Beitrag, der vom Heben, Schieben und Ziehen dieser »Schwergewichte« handelt. Sie runden die Beschreibung eines speziellen Gefühls für diese Lokomotiven und Waggons ab. Historische, zum Teil noch nie publizierte Pläne, großformatige und detailreiche Bilder der acht »HauptdarstellerInnen« und Fotos von den Arbeiten an den Lokomotiven und Waggons unterstützen diese Faszination über die Eisenbahn, die uns heute noch wie vor über hundert Jahren aufblicken lässt, wenn ein Zug durch die Landschaft fährt – auch wenn die Angst vor diesen Maschinen verschwunden ist.

Valentina Ljubić / Wolfgang Tobisch

1 Peter Rosegger: »Als ich noch der Waldbauernbub war«, Leipzig 1902

2 Zum Projekt »zu(g)bau« siehe »100 Jahre Technisches Museum Wien«, Wien 2009. Ziel war es, eine Ausstellungshalle für die Eisenbahnsammlung des Technischen Museums Wien neben dem Haupthaus zu errichten. Das Projekt wurde nicht realisiert.

3 Siehe dazu Wolfgang Tobisch: »Wie man ein rohes Ei transportiert«, S. 24

Zur Restaurierung von Schienenfahrzeugen im Technischen Museum Wien

Valentina Ljubić

Leiterin des Bereiches Restaurierung im Technischen Museum Wien

Friedrich Weixelbaumer

Mitarbeiter der Restaurierung und Konservierung im Technischen Museum Wien

Andrea Bliem, Barbara Benedikt, Paul Lerch

ARGE Bliem, Benedikt und Lerch

Ursula Dorfner, Katrin Herzele

Restaurierwerkstatt, Wien

Susanne Käfer

Holzrestaurierung, Wien

Alfred Zupanac

Maschinen- und Fertigungstechniker, Eisenstadt

Ursula Dorfner: Valentina, das Technische Museum Wien hat im letzten Jahr mehrere Schienenfahrzeuge aus dem Bereich Verkehr restaurieren lassen. Fünf Objekte sollen im Herbst 2008 in der Schausammlung präsentiert werden, drei Objekte sind bereits ausgestellt. Die Restaurierung dieser Objekte war ein großes Projekt, mit den Objekten entsprechenden unterschiedlichen Herangehensweisen. Die Bandbreite erstreckte sich von rein konservatorischen Maßnahmen bis zur Teilrekonstruktion. Wie geht man als Leiterin des Bereichs Restaurierung an so ein Projekt heran?

Valentina Ljubić: Die Größe des Projektes war natürlich beachtlich. Bei einer ersten Besichtigung wurde auch das teilweise große Schadensmaß an manchen Objekten ersichtlich. Die Restaurierung von Schienenfahrzeugen ist im Vergleich zu anderen kleineren Objekten sehr komplex. Meine Überlegungen gingen in die Richtung, mit RestauratorInnen zusammenzuarbeiten, die bereits Erfahrung auf dem Gebiet hatten. Es lag nahe, die Arbeiten im Vorfeld der Ausschreibungen mittels Fachplanung durchzuführen, das heißt, dass RestauratorInnen die Grundlagen und das Leistungsverzeichnis für die Ausschreibungen erarbeiten.

Ursula Dorfner: Welche Rolle spielte dabei der Zeitfaktor?

Valentina Ljubić: Vom Beginn der Fachplanung über die Ausschreibungen bis zur Fertigstellung der Restaurierungsarbeiten war ein Zeitraum von eineinhalb Jahren vorgesehen, was extrem kurz ist. Wir mussten uns erst mit den Schienenfahrzeugen auseinandersetzen, ihre Geschichte kennenlernen und sie verstehen lernen. Um Zeit- und Kosteneinschätzung zu

prüfen, haben wir zuerst mit der Ausschreibung von nur zwei Objekten begonnen. Die Kontrolle der Restaurierungskosten war wichtig, weil wir an ein vorgegebenes Budget gebunden waren.

Ursula Dorfner: Was macht die Restaurierung von Schienenfahrzeugen so speziell?

Valentina Ljubić: Schienenfahrzeuge sind im Allgemeinen von einer langen Geschichte geprägt. Lokomotiven zum Beispiel sind im Laufe ihrer Dienstjahre sehr oft umgebaut worden, alle zwei bis fünf Jahre wurden sie neu gestrichen. Auf manchen Objekten konnten wir bis zu zwanzig Anstrichschichten übereinanderliegend finden. Auch die Funktionsweise von Schienenfahrzeugen, der Aufbau und die Benennung der Einzelteile war ein unbekanntes Gebiet.

Ursula Dorfner: Gab es im Vorfeld Auseinandersetzungen und Informationsbeschaffung auf internationaler Ebene?

Valentina Ljubić: Wir hatten Kontakt mit mehreren mitteleuropäischen Eisenbahn- und Technischen Museen. Neben restauratorischen Fragen hat uns die Präsentationsweise und der didaktische Zugang bei diesen Objekten interessiert. Wir konnten sehr unterschiedliche Herangehensweisen bei Restaurierungen von Schienenfahrzeugen feststellen.

Ursula Dorfner: Die Charta von Riga beinhaltet eine Aufstellung von Grundsätzen, die als Entscheidungshilfen bei der Restaurierung von historischen Schienenfahrzeugen gedacht sind. Ist sie allgemein bekannt oder arbeitet jedes Museum nach seinen eigenen Vorstellungen und Möglichkeiten?

Valentina Ljubić: Es gibt sehr divergierende Maßnahmen bei Restaurierungen. Die Bandbreite erstreckt sich von einer Präsentation des Objektes mit Betriebspatina über nostalgische Aufarbeitungen bis zur neuwertigen Hochglanzlackierung. Wir haben uns sehr stark an die Originalität wie Beschriftung und Erhaltung der Originalsubstanz gehalten. Sanfte Korrosionsreduzierung, Erhaltung von historischen Anstrichen und Techniken sowie Konservierung waren die oberste Prämisse. Aber generell kann man sagen, dass vieles von finanziellen Möglichkeiten abhängig ist. Zahlreiche Schienenfahrzeuge werden auch von Mitgliedern der Eisenbahnvereine bearbeitet und renoviert.

Alfred Zupanac: Vom rein restauratorischen Standpunkt her haben die nicht so viel Ahnung. Die richten eine Lok her, wie es ihnen gefällt, und streichen sie, wie es ihnen Spaß macht. Das bezahlt ja niemand. Die haben

die Objekte mehr oder weniger zur Verfügung, weil sie aus dem Schrott herausgekauft worden sind oder weil sie die geschenkt bekommen haben. Die Entsorgung tät eh schon zu viel Geld kosten. Die sorgen aber auch dann dafür, dass sie wieder eine Kesselprüfung kriegen, eine Abnahme von den staatlichen Stellen her. Mit einer Dampflok kann ich nämlich nicht fahren, so lang ich will, unter dem Motto, die richt ich irgendwie her und kann das dann wieder betreiben. Es gibt gewisse staatliche Auflagen, zum Beispiel darf ein Kessel nicht länger als 35 Jahre in Betrieb sein. Dann braucht er eine röntgentechnische Untersuchung, und erst wenn diese Prüfung positiv ist, kann man den Kessel wieder weiterbetreiben.

Ursula Dorfner: Das heißt aber, dass diese Vereine erheblich zur Rettung von technischem Kulturgut beitragen.

Alfred Zupanac: Das ist der Sinn und Zweck des Vereins, dass die alten Techniken und die Faszination der dampfbetriebenen Schienenfahrzeuge erhalten werden, in welcher Form auch immer. Sie schauen, dass alles funktioniert und in optisch ansehnlichem Zustand ist. Ob das restauratorisch richtig ist, ist für sie nicht so wichtig.

Valentina Ljubić: Trotzdem RestauratorInnen und Eisenbahnvereine ähnliche Interessen bei der Erhaltung von Schienenfahrzeugen haben, gibt es erhebliche Spannungen bei der Zusammenarbeit.

Paul Lerch: Bei unseren Arbeiten in der Langhalle wurden wir immer wieder von Mitarbeitern eines Eisenbahnvereines besucht. Teilweise herrschte völlige Fassungslosigkeit, Unverständnis ob unserer Herangehensweise an die Objekte.

Ursula Dorfner: Friedrich, du warst als freiwilliger Mitarbeiter jahrelang bei einem Eisenbahnverein tätig. Im Zuge dieses Projektes warst du als Mitarbeiter der Abteilung Restaurierung das Bindeglied zwischen RestauratorInnen und Eisenbahnern. Wie war für dich die Zusammenarbeit mit den RestauratorInnen?

Friedrich Weixelbaumer: Der gegenseitige Austausch war spannend und interessant. Bei der Renovierung von Eisenbahnen durch Vereine wird viel Material ausgetauscht, weil die Objekte weiterhin funktionstüchtig sein sollen. RestauratorInnen arbeiten Substanz erhaltend und versuchen historische Techniken anzuwenden. Trotzdem wird so wie in Eisenbahnvereinen, wenn nötig, auch demontiert, das hat mich erstaunt.

Valentina Ljubić: Gab es für dich Unterschiede in der Arbeit des Eisenbahnvereines und jener der RestauratorInnen?



Friedrich Weixelbaumer, Katrin Herzele, Susanne Käfer



Susanne Käfer



Paul Lerch, Andrea Bliem



Valentina Ljubić



Friedrich Weixelbaumer: Unterschiede insofern, wenn ich eine betriebsfähige Lokomotive aufarbeite, muss ich Material erneuern, weil es von der Materialstärke nicht mehr den Vorgaben entspricht. Bei Kesseln und Wasserkästen, wenn Teile ergänzt werden, geht viel technisches Kulturgut verloren. Früher waren die Kessel genietet, heute werden sie geschweißt, die Ziernieten werden nur noch aufgesetzt. In der Restaurierung versucht man einfach mehr Originalsubstanz zu erhalten.



Ursula Dorfner: Die ARGE Bliem, Benedikt und Lerch hat im Zuge der Wiedereinbringung Lokomotiven restauriert. War die Größe der Objekte ein Problem für euch?

Paul Lerch: Die Größe der Objekte spielt in Bezug auf die Quadratmeter der zu restaurierenden Flächen eine Rolle. Aber große Objekte sind genauso restauratorisch zu behandeln, mit bestimmten Oberflächen und Oberflächenzuständen, mit ähnlichen Schadensbildern, wie andere Objekte. Prinzipiell ist der Arbeitszugang aber ähnlich wie bei kleinen Objekten.



Barbara Benedikt

Ursula Dorfner: Die Restaurierung von Schienenfahrzeugen erfordert ein gewisses Maß an technischem Know-how. Wo holt man sich dieses?

Andrea Bliem: Das technische Know-how war anfänglich kaum vorhanden, man erwirbt es sich am Objekt und über die Literatur. Ein wichtiger Faktor war die Mitarbeit von Friedrich, der als Werkstättenleiter in der Langhalle jederzeit mit seinem Wissen zur Verfügung gestanden ist.

Ursula Dorfner: Wie wichtig war eigentlich die Zusammenarbeit mit den Kuratoren?

Barbara Benedikt: Mit den Kuratoren eng zusammenzuarbeiten, war für uns extrem wichtig, weil sie uns alle notwendigen Informationen über die Geschichte der einzelnen Lokomotiven, ihre Funktion, den technischen Aufbau und die Bahnlinien geben konnten.



Paul Lerch

Ursula Dorfner: Der Hofsalonwagen wurde von einer Mitarbeiterin des Technischen Museums Wien als etwas für sie Unantastbares bezeichnet. Er ist das einzige Objekt, das seit dem Tod der Kaiserin nie restauriert wurde. Susanne, du hast die Holzrestaurierung gemacht, gibt es Scheu, wenn man mit der Restaurierung an diesem Objekt beginnt?

Susanne Käfer: Es gab keine Scheu bei der Restaurierung. Der Erhal-

tungszustand war sehr gut. Es gab wenig Gebrauchsspuren. Spannend war das Auffinden einer Haarnadel hinter dem Waschtisch, man überlegt sich natürlich, ob die aus dem Besitz der Kaiserin sein könnte.

Katrin Herzele: Die Freude über den Auftrag zur Restaurierung aller Metallteile war natürlich sehr groß. Aber ich bin dann weitgehend uneindrückt an die Arbeit herangegangen. Natürlich erfreut man sich an der prunkvollen Ausstattung, aber in der Restaurierung sind die Oberflächen jenen von anderen Objekten gleichzusetzen.

Ursula Dorfner: Viele Faktoren spielen bei einer Objektpräsentation zusammen, beginnend bei der Auswahl über die Restaurierung bis zur Ausstellung in der Schausammlung. Es gibt den Auftraggeber und das Museumsinteresse, Publikumsinteressen und finanzielle Modalitäten. Wo findet sich da die Restauratorin eines Museums ein?

Valentina Ljubić: Es gibt gewisse Vorgaben, man muss lernen, damit umzugehen und trotzdem die restauratorischen Interessen zu vertreten. Der Zeitfaktor ist oft ein Problem. Wichtig ist immer, in welchem Kontext die Objekte stehen, mit welcher Geschichte sie verbunden sind. Die Art der Präsentation muss ebenso wie die Umgebung des Objektes, der Schutz vor Besuchern oder vor schlechtem Klima miteinbezogen werden. Es ist auch von Bedeutung, ob das Objekt frei in der Ausstellung oder in einer Vitrine steht.

Ursula Dorfner: Die Zeit vom Beginn des Projektes bis zur Fertigstellung der Restaurierungen war extrem kurz. Sehr viele Leute waren daran beteiligt und haben zusammengearbeitet, insgesamt war es ein sensationelles Projekt.

Katrin Herzele: Fachplanung und Restaurierung waren ein andauernder Prozess zwischen allen beteiligten Personen. Es war eine Herausforderung, einen Weg zu finden, sich Restaurierkonzepte zu überlegen und diese mit dem vorgegebenen finanziellen Rahmen zu vereinbaren. Der Ablauf war schnell und fließend.

Valentina Ljubić: Ich finde es großartig, dass sich alle an den vorgegebenen Zeitplan gehalten haben. Es war ein sehr schönes Projekt, weil die Leute im Team konstruktiv zusammengearbeitet haben. Zwischen internen und externen Mitarbeitern gab es eine ausgezeichnete Kommunikations-ebene. Ich danke allen für das Gespräch.



Bildnachweis

ARGE Bliem, Benedikt und Lerch
67/68/69/70 oben/70 unten links/
71 oben/73 unten rechts/74 alle Bilder links/
75 1.Reihe erstes und drittes Bild/
75 2. und 3. Reihe Bilder links/
87 rechts/89/151/151/153

Bild- und Planarchiv,
Technisches Museum Wien
37 links

Eisenbahnarchiv,
Technisches Museum Wien
17/18/20/21/22/25 links/33/34/36/45/47/
49/50/52/61/85/99/101/115/129/130-131/
149 rechts/149 Mitte

Tom Fink
26 links/133 links/135 oben Mitte/
135 Mitte rechts/135 unten rechts

Heinrich Hetzer
105 rechts

Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum,
Historische Sammlungen
149 links

Elisabeth Krebs
133 links

Robert Linke
76/77

Davide Parise
25 rechts

Nikolaus Reisinger
13

Peter Sedlaczek
35/102/106 oben rechts/
108 oben Mitte/159/160

Christian Weitgasser
87 links

Abt. Sammlungen (Restaurierung
und Konservierung) TMW
137/138/139/141 rechts

Klaus Pichler, www.kpic.at
alle restlichen Fotos

Impressum

LOK MOTIVE

HerausgeberInnen:
Ursula Dorfner
Valentina Ljubić
Wolfgang Tobisch
Gabriele Zuna-Kratky

Grafik: Perndl+Co
Druck: Grasl Druck
Lektorat: Joe Rabl

Alle Rechte vorbehalten
Wien 2008

ISBN: 978-3-902183-17-0
EAN: 9783902183170

Autorenverzeichnis

Barbara Benedikt, Mag., geb. 1974 in Lienz (Tirol), freiberufliche Objektrestauratorin in Wien, Mitglied der ARGE Bliem, Benedikt und Lerch

Bernadette Decristoforo, Mag. rer. soc. oec., geb. 1979 in Innsbruck (Tirol), Mitarbeiterin der Abteilung „Sonderausstellungen“ und in der Projektleitung zu(g)bau im Technischen Museum Wien

Ursula Dorfner, Mag. art, geb. 1961 in Vöcklabruck (Oberösterreich), freiberufliche Objektrestauratorin in der Restaurierwerkstatt Dorfner & Herzele, Durchführung der restauratorischen Fachplanung beim Projekt zu(g)bau

Heinrich Login Hetzer, Dipl.-HTL-Ing., geb. 1950 in Wien, Textilingenieur und Seidenwebmeister, Planung von Textilbetrieben, Produktentwicklung und Sonderwebtechniken, zahlreiche Publikationen zur Webereitechnik

Robert Linke, Dipl.-Ing. Dr. techn., geb. 1971 in Wien, Chemiker, studierte und promovierte an der Technischen Universität Wien, von 1999 bis 2004 Universitätsassistent an der Akademie der bildenden Künste, seit 2004 Naturwissenschaftliches Labor des Bundesdenkmalamtes

Valentina Ljubić, Mag., geb. 1978 in Zagreb (Kroatien), Objektrestauratorin, leitet den Bereich „Restaurierung und Konservierung“ im Technischen Museum Wien und war Gesamtleiterin der Restaurierarbeiten beim Projekt zu(g)bau

Hilde Neugebauer, geb. 1955 in Wien, freiberufliche Textilrestauratorin in Wien

Nikolaus Reisinger, Mag. Dr. phil., geb. 1958 in Graz (Steiermark), Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Geschichte der Karl-Franzens-Universität Graz, Arbeitsbereich Allgemeine Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Schwerpunkt Verkehrsgeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahngeschichte

Lars Tillmanns, geb. 1971 in Bochum (Deutschland), Buchhändler, freiberuflich bei RestauratorInnen in Wien tätig, Mitarbeit bei der Restaurierung der Lokomotiven des Technischen Museums Wien

Wolfgang Tobisch, Mag. (FH), geb. 1964 in Graz (Steiermark), Studium der Kunstpädagogik, Kunstgeschichte und Betriebswirtschaft, leitet die Abteilung „Administration und Finanzwesen“ im Technischen Museum Wien und war Leiter des Projekts zu(g)bau

Hubert Weitensfelder, Univ.-Doz. Dr. phil., geb. 1959 in Dornbirn (Vorarlberg), Historiker, betreut den Sammlungsbereich „Handwerkliche und industrielle Produktionstechnik“ im Technischen Museum Wien

Thomas Winkler, geb. 1965 in Klosterneuburg (Niederösterreich), betreut den Bereich „Eisenbahnwesen“ im Technischen Museum Wien und war Mitarbeiter beim Ausstellungskonzept für das Projekt zu(g)bau

Wir danken für die Unterstützung:

Generalpartner: **SIEMENS**

Sponsoren: **voestalpine**
EINEN SCHRITT VORAN

Post.at